KAPITEL 1

Von der Jahrhundertwende des neunzehnten Jahrhunderts bis zur Schlacht um die Falklandinseln, 8. Dezember 1914



Die Küstenlinie von Patagonien auf der Atlantikseite liegt zwischen 36°S und Kap Hoorn. Sie erstreckt sich über 3000 Kilometer. Das argentinische Patagonien ist viel größer als viele europäische Staaten, hat aber eine der niedrigsten Bevölkerungsdichten der Welt, in den 1930er Jahren nur eine Person pro fünf Quadratkilometer. Die geringe Einwohnerzahl ist die direkte Folge der Massaker an den Ureinwohnern, die gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts verübt wurden und als "Entvölkerungspolitik" bekannt sind.

Im Jahr 1892 verkündete die Tageszeitung El Día aus Buenos Aires;
"Die südlichen Gebiete haben ihre eigene Zukunft und sind ausschließlich für die nordeuropäischen Rassen bestimmt: Deutsche, Österreicher, Briten, Skandinavier, Russen und Dänen müssen die natürlichen Bewohner dieser riesigen Gebiete sein. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Kongress Erleichterungen zur Förderung der Einwanderung in diese Gebiete bereitstellen. Das Land muss so aufgeteilt werden, dass es Völker anzieht, wie es in Nordamerika der Fall war."

In Patagonien fiel die Saat des "Germanismus" auf fruchtbaren Boden. Die Einwanderung war bereits Mitte bis Ende des neunzehnten Jahrhunderts im Gange. Als das neue Jahrhundert anbrach, besaß die neue Generation der Eroberer unter der Führung der Deutschen riesige Ländereien, die oft mehr als zwei Millionen Hektar umfassten. Während argentinische Offiziere in Berlin ausgebildet wurden, kamen deutsche Offiziere nach Patagonien, um die argentinischen Streitkräfte im klassischen preußischen Stil mit deutscher Militärdisziplin, deutschen Uniformen und deutschen Waffen zu organisieren.

1898 hatte Deutschland damit begonnen, seine Marineattachés in den Botschaften und Konsulaten im Ausland einzusetzen, um ein geheimes Netz von Küstenstationen zu errichten. Die Idee war, Vertreter von Reedereien, Schiffsausrüstern und Kohlehändlern in einem rudimentären System zu vereinen, um die deutschen Kriegsschiffe in Krisenzeiten mit Nachschub zu versorgen.

Jede Station des Etappendienstes (wörtlich: "Dienst zur Unterstützung der kämpfenden Front") wurde von einem Marineoffizier geleitet, der eine Reihe von Spionen ("V-Männer") kontrollierte, die Informationen sammelten und den Kontakt zum Netz aufrechterhielten. Geheimhaltung war unerlässlich, denn der britische Geheimdienst verfügte über eine weltweite Organisation, an der Lieferanten, Schiffskapitäne, Konsularbeamte und andere Mittelsmänner beteiligt waren.



1908 beteiligte sich Leutnant Wilhelm Canaris (Foto links), Adjutant des Kommandanten an Bord des kleinen Kreuzers **BREMEN**, an einem Projekt zur Errichtung eines Netzes von V-Männern entlang der Küsten von Argentinien, Brasilien und Chile.

Eine der wichtigsten schafzüchtenden Landbesitzerfamilien des argentinischen Patagoniens, mit denen er Kontakt aufnahm, war die Lahusen-Dynastie aus Bremen. Kaum ein Dorf in Patagonien hatte keinen Lahusen-Laden, und es gab kaum etwas über Patagonien, das die Lahusen

nicht kannten. Zwischen den Kriegen war es in politischen Kreisen ein ständiger Scherz, dass Hitler mehr über Patagonien wusste als die Regierung in Buenos Aires. Als sie 1906 die Agentur der Reederei Hamburg-Südamerika kauften, brauchten die Lahusens ein Hauptquartier an der Küste als operativen Stützpunkt. Sie wählten die Stadt San Antonio Oeste in der nordwestlichen Ecke des Golfs von San Matías.

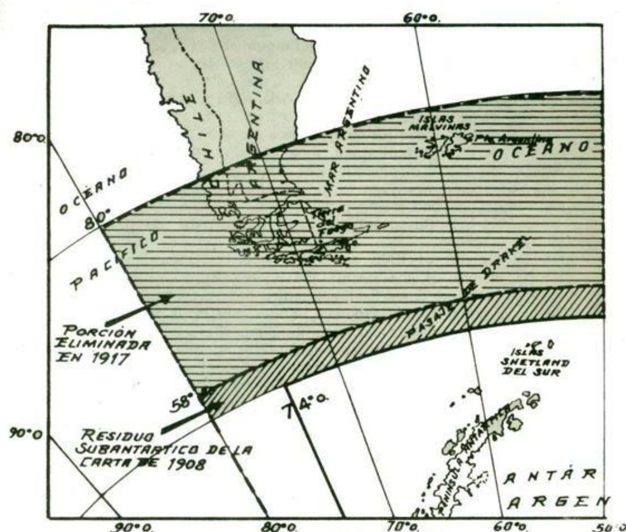


Die 1905 gegründete Stadt hatte noch keine befestigten Straßen, da sich alle Arbeiten auf den Bau eines Hafens konzentrierten, in dem Wolle, Leder und Federn von den Bauernhöfen der Umgebung für den Transport nach Buenos Aires angeliefert wurden. Die meisten Gebäude waren Hütten aus Blech, als die Lahusen Company 1908 ankam. Zwei Jahre später verkündete die argentinische Regierung ihre Absicht, eine eingleisige Eisenbahnlinie von Viedma an der Atlantikküste über San Antonio Oeste nach Bariloche nahe der chilenischen Grenze und von dort über die Anden nach Osorno zu bauen, um so den Atlantik mit dem Pazifik zu verbinden und die Region zu erschließen.



Dieser hübsche kleine Bungalow in der Hafenstadt San Antonio Oeste, im Golf von San Mathias, wurde 1905 vom Wollunternehmen Lahusen gebaut. In beiden Weltkriegen diente es als Zentrum für deutsche Spionage in Patagonien. Die Lahusen-Organisation war so effizient, dass es in Berlin zu einem ständigen Witz wurde, dass Hitler mehr über Patagonien wusste als Buenos Aires.

Die Investoren waren aus politischen Gründen nicht begeistert, und schließlich verlief die Strecke nur von San Antonio Oeste nach Westen. Als das Geld ausging, endete die Bahnlinie im Weiler Ingeniero Jacobacci mitten im Nirgendwo und 100 Meilen vor Bariloche, und dort ist sie bis heute intakt, als wäre das alles, was jemals beabsichtigt war. Bei Ausbruch des Krieges im August 1914 war San Antonio Oeste eine kleine Stadt mit einem Hafen, ein paar Schulen und dem Hauptquartier des Wollimperiums Lahusen. Dieses Gebäude war das Zentrum der deutschen Marine-spionage in Argentinien.



Das Gebiet, über das Großbritannien die Vorherrschaft anstrebte

Am 21. Juli 1908 erklärte die britische Regierung in einem "Letters Patent" die Souveränität über ein riesiges Gebiet im Südatlantik, nachdem sie die Falklandinseln besetzt hatte. Damals eine Nation von raubgierigen, kriegslüsternen Rassisten, über deren großem Reich die Sonne nie unterging, erhoben diese Letters Patent Anspruch auf die Gebiete von Chile und Argentinien südlich des 50. Breitengrades. Argentinien hatte in den vergangenen hundert Jahren Erfahrungen mit britischen Invasionen in der Provinz Buenos Aires gemacht, die alle abgewehrt wurden, aber eine Invasion Patagoniens von den

Falklandinseln aus war etwas, das die Briten noch nie versucht hatten. Mit dem Anspruch auf die Falklandinseln drohte die Gefahr, dass Großbritannien versuchen würde, die Souveränität über die Region mit Waffengewalt durchzusetzen, und diese Angst war der Grund für den Geheimbund zwischen Deutschland und Argentinien in den Weltkriegen und danach.

SMS Dresden von Brasilien zur Osterinsel

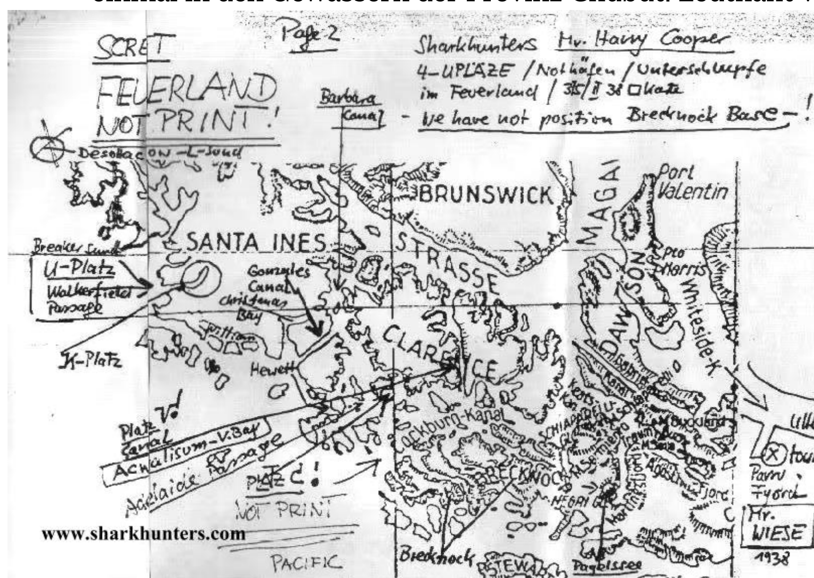
Am 4. August 1914 begann der kleine Kreuzer **DRESDEN** (Fregattenkapitän Lüdecke) den Handelskrieg gegen die Schiffe der Entente. Beim Bekohlen in rauer See bei der Insel Trindade vor der brasilianischen Küste erlitt sie Schäden am Rumpf und an der Struktur. Da sie nicht in der Lage war, zufriedenstellend zu kohlen, beschloss Lüdecke, eine abgelegene patagonische Bucht zu finden, um dort Kohle zu laden und zu reparieren.



Foto von Trindade, aufgenommen von Harry Cooper im Jahr 2009 und mit großer Unterstützung der brasilianischen Marine

Am 8. August wurde der Kreuzer vor Camocim von einem britischen Handelsschiff gesichtet und an die britischen Behörden in Brasilien gemeldet. Sieben Tage später versenkte die **DRESDEN** vor Pernambuco den britischen Frachter **HYADES**. Ihre Besatzung wurde an Bord des Versorgungsschiffes **PREUSSEN** gebracht, das sie in Rio anlandete. Dies war ein Fehler, der die Anwesenheit des deutschen Kreuzers in brasilianischen Gewässern und seine Fahrtrichtung bestätigte. Die britische Admiralität befahl nun Konteradmiral Christopher Cradock, mit seinem Geschwader aus drei Kreuzern und einem Hilfskreuzer (Bewaffnete Handelsschiffe) Jagd auf die DRESDEN zu machen.

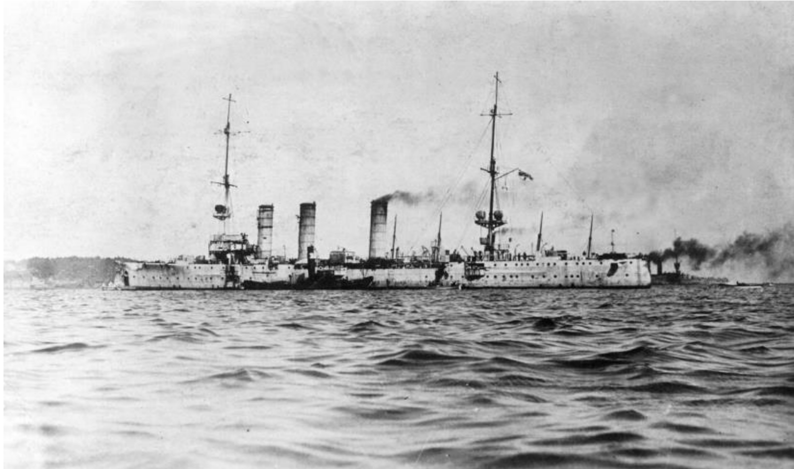
Argentinien war neutral und freundlich zu Deutschland und setzte die Neutralitätsregeln in dünn besiedelten Gebieten nicht streng durch. Die DRESDEN tauchte an mehreren Stellen auf, einmal in den Gewässern der Provinz Chubut. Leutnant Wilhelm Canaris, der fünfte Offizier des Kreuzers, der gut Spanisch sprach, nutzte diese Zwischenstopps, um Erkundigungen bei den Einheimischen einzuholen und notierte für später wertvolle Informationen über die Buchten entlang der Küste.



Diese wurden U-Plätze genannt, was so viel wie versteckter Ort bedeutet. Canaris machte detaillierte Notizen über diese versteckten Buchten und 1938 zeichnete ein altes deutsches Linienschiff die von Canaris festgelegte Route nach und aktualisierte diese Karten für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg weiter. Eine dieser Karten von S.E.I.G. Agent PIZZARRO ist hier abgebildet. Sharkhunters hat viele solcher Karten.

Am 2. September 1914 erreichten die **DRESDEN** und ihr Versorgungsschiff **BADEN** die Insel Hoste in der Nähe von Kap Hoorn und verbrachten hier die nächsten zehn Tage mit der Reparatur des Kreuzers. Ein zweites Versorgungsschiff, **SANTA ISABEL**, wurde nach Punta Arenas geschickt, um mit Berlin zu kommunizieren. Am 11. September brachte Leutnant Neiling die Nachricht, dass die Panzerkreuzer

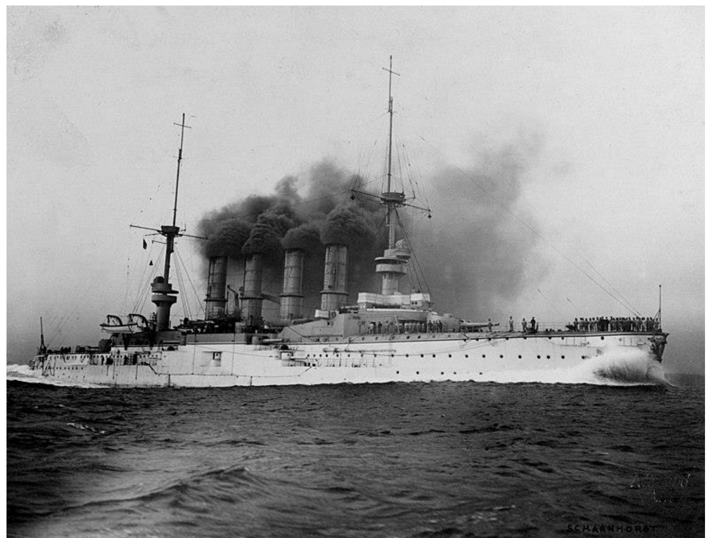
GOOD HOPE (Flaggschiff von Admiral Cradock) und **MONMOUTH** sowie der Leichte Kreuzer **GLASGOW** östlich der Magellanstraße operierten, vermutlich auf der Suche nach der DRESDEN. Diese Information war falsch. Cradock befand sich in Montevideo und wusste nicht, wo sich der deutsche Kreuzer aufhielt. Um auf Nummer sicher zu gehen, empfahl die deutsche Admiralität Lüdecke, sich mit dem kleinen Kreuzer **LEIPZIG** vor der Küste Westchiles zusammenzuschließen.



Die Dresden in Valparaiso, Chile, 13. November 1914

Am 25. September informierte Berlin Lüdecke, dass das Ostasiengeschwader von Admiral Graf von Spee auf die Osterinsel zusteuerte, und am 27. brachte die **SANTA ISABEL** die Nachricht, dass Cradocks Geschwader in Punta Arenas lag und die Briten alle ihre Handelsfahrten entlang der Westküste Chiles eingestellt hatten. Das Versorgungsschiff wurde daraufhin nach Valparaiso beordert, um Canaris' Spionagesystem auszubauen und den Nachschub für das Ostasiengeschwader zu organisieren. Während dieser Zeit war Canaris sehr beschäftigt. Schiffe des Norddeutschen Lloyd, der HAPAG und der lokalen Kosmos-Linie, die mit Funktelegrafie ausgerüstet waren, wurden gebeten, im Schutz der Dunkelheit in Corall, Coronel, Talcahuano und Valparaiso anzulegen, um Telegramme zu sammeln und den verschlüsselten Inhalt zu übermitteln. Später sollte sich dieses System von Spionen und Spionageschiffen als sehr nützlich für Admiral Spee erweisen. Als die **DRESDEN** und **LEIPZIG** in der Nacht des 30. September erfuhren, dass Admiral Cradocks vier Schiffe auf dem Weg zur chilenischen Westküste waren, machten sie sich auf den Weg zur Osterinsel, wo die **DRESDEN** am 11. Oktober allein ankam.

Auf See hatte die **DRESDEN** am 4. Oktober zum ersten Mal Funkkontakt mit von Spees Flaggschiff **SCHARNHORST** aufgenommen. Letzteres teilte mit, dass dar deutsche Kampfverband die Küste Südchiles zu erreichen beabsichtigte, woraufhin die **DRESDEN** in ihrer Antwort vor der Anwesenheit von Cradocks Geschwaders in Punta Arenas warnte. Diese Nachricht wurde abgefangen, in London entschlüsselt und an Cradock weitergeleitet, der in der Zwischenzeit von Punta Arenas aus den Kurs auf die Falklandinseln geändert hatte.

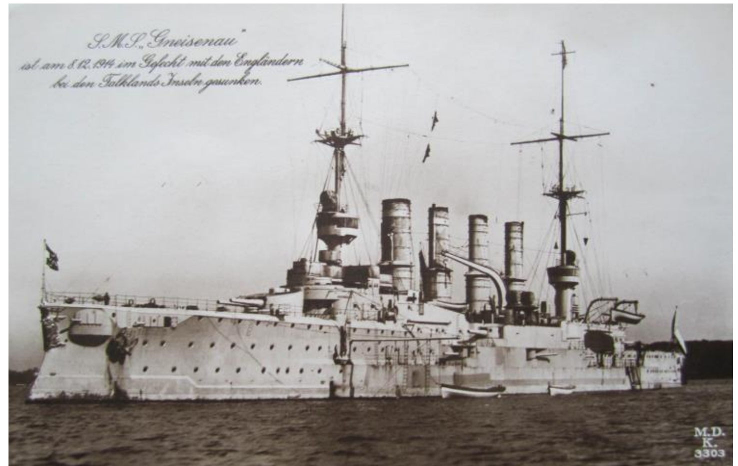


Großer Kreuzer SMS Scharnhorst

Das Ostasiengeschwader von Tsingtau zur Osterinsel

Am 20. Juni 1914 verließ der Panzerkreuzer **GNEISENAU** die deutsche Kolonie Tsingtau an der Küste Chinas, um in Nagasaki Kabel von Berlin für Admiral von Spees Ostasiengeschwader abzuholen, und am 7. Juli traf sie mit ihrem Schwesterschiff **SCHARNHORST** bei Truk im Inselgebiet der Karolinen [im westlichen Teil des Pazifiks] zusammen. Die beiden 11.000-Tonnen-

Panzerkreuzer, der kleine Kreuzer LEIPZIG und ein großer Tross von Versorgungsschiffen und Bergleuten nahmen nun Kurs auf den Ostpazifik. Als der Krieg ausbrach, suchten mehr als achtzig alliierte Kriegsschiffe und viele Einheiten der japanischen Flotte im Indischen Ozean und im Westpazifik nach ihnen.



Großer Kreuzer GNEISENAU

Am 14. September verriet Admiral von Spee seinen Aufenthaltsort, indem er die Flagge vor der deutschen Kolonie Samoa zeigte, nachdem diese von einem neuseeländischen Expeditionskorps unter Vizeadmiral Patey an Bord seines Flaggschiffs **AUSTRALIA** und dem französischen Vizeadmiral de Kerilly an Bord des Kreuzers **MONTCALM** besetzt worden war. Während der Invasion und der Besetzung wurde der deutsche Gouverneur entführt und misshandelt - ein schwerer Verstoß gegen das diplomatische Protokoll - und mit seinem Stab nach Fidschi verschleppt.

Pochhammer beschreibt es so:
"Um 0900 Uhr am 15. September 1914 näherten wir uns der Meerenge von Apolimas, die die beiden großen Inseln der Samoanischen Gruppe trennt. Am äußersten Westen von Upola kam eine weiße Barkasse mit einer schwarz-weiß-roten Fahne von der Küste. Die ***SCHARNHORST*** *steuerte es an und nahm zwei deutsche Plantagenbesitzer an Bord. Sie berichteten, dass am 30. August eine mächtige Flotte vor Apia auftauchte, angeführt von dem Schlachtkreuzer* ***HMAS AUSTRALIA****. Darunter waren zahlreiche australische und neuseeländische Kriegsschiffe und Truppentransporter. Nach der Kapitulation der Inseln (es wurde kein Widerstand geleistet, da es keine kämpfenden Truppen, sondern nur deutsche und einheimische Polizisten gab) wurde der deutsche Gouverneur an Bord der* ***AUSTRALIA*** *gebracht, wo man ihn brutal misshandelte, und am 31. August mit einigen seiner Mitarbeiter nach Suva, Fidschi, deportierte. Ein englischer Offizier wurde mit der Verwaltung der Inseln beauftragt."*

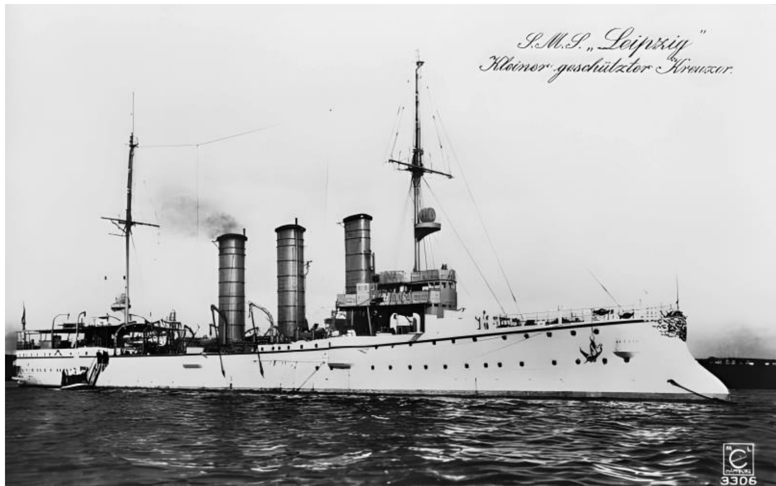


Dieses Ereignis war der Grund für den geplanten deutschen Angriff auf die Falklandinseln Ende 1914.

Wenige Tage nach dem Besuch in Samoa wurde das Geschwader vor Bora-Bora in Polynesien gesichtet und bombardierte am 21. September die französische Insel Tahiti. Die Alliierten wussten nun ungefähr, wo sich von Spee aufhielt und in welche Richtung er fuhr (in den Atlantik), da sie den deutschen Marinecode hatten. Am 12. Oktober 1914 erreichte das Geschwader die Osterinsel, um sich auszuruhen und neu zukohlen.

Von der Osterinsel zur Schlacht von Coronel

Die Überraschung der Bewohner der Osterinsel, die zweimal im Jahr Besuch von einem chilenischen Schulungskreuzer erhielten, war am 12. Oktober 1914 komplett, als am westlichen Ende ihrer Inseln nicht weniger als vier große hellgraue Kriegsschiffe auftauchten. Der britische Verwalter eines großen Anwesens, Mr. Henry Percival Edmunds, ging zusammen mit dem



Kleiner Kreuzer S.M.S. Leipzig

chilenischen Hafenmeister an Bord der **SCHARNHORST**. Keiner von beiden wusste, dass Krieg ausgebrochen war, und von Spee handelte den Kauf von Rindern und Schafen für die Schiffsschlachter aus, während die Einheimischen Geflügel, Eier und Obst brachten. Mr. Edmunds konnte die Namen der vier Kriegsschiffe nicht herausfinden. Der Tag wurde damit verbracht, sich an der Küste zu bekohlen.

Am 14. Oktober tauchte der kleine Kreuzer **LEIPZIG** in Begleitung von drei Dampfern der Kosmos-Linie von Norden her auf, und nun hatte Admiral von Spee sein komplettes Geschwader mit zwei Panzerkreuzern und drei kleinen Kreuzern: **SCHARNHORST** und **GNEISENAU**, **NÜRNBERG**, **DRESDEN** und **LEIPZIG**.

Nachdem er die Berichte von Lüdecke und Haun, dem Kommandanten der **LEIPZIG**, gehört hatte, erkannte Spee, dass die Strategie des Handelskriegs unter den gegebenen Umständen nicht weiterverfolgt werden konnte:

"Die Anwesenheit starker feindlicher Kräfte entlang der Küste macht es bis auf Weiteres unmöglich, die ursprüngliche Aufgabe, den Krieg gegen die Handelsschifffahrt, auszuführen. Stattdessen ist es notwendig, das feindliche Geschwader zu zerstören."

Daher beschloss er, in die Offensive zu gehen, da er befürchtete, dass die Briten Verstärkung heranschaffen könnten. Daher teilte er seinen Befehlshabern mit, dass er in den Atlantik durchbrechen müsse, bevor der Feind zu stark werde.



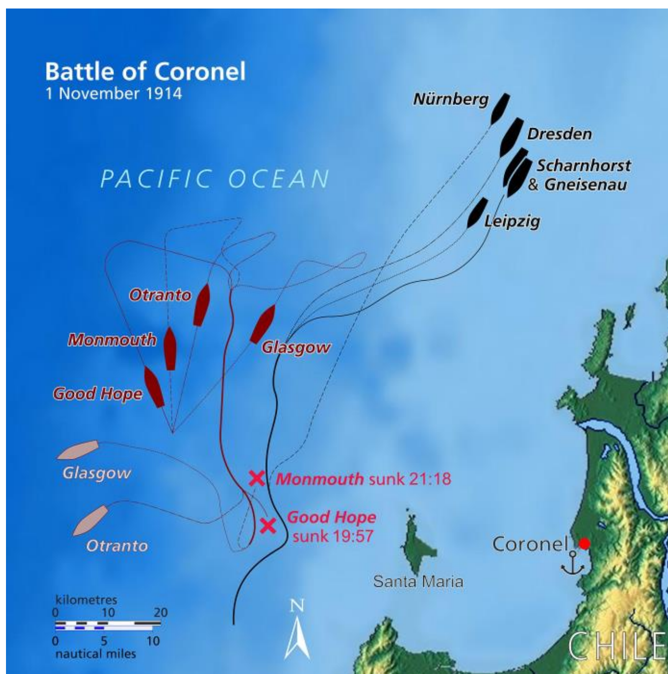
Die **SCHARNHORST** und die **GNEISENAU** waren zehntausend Meilen gefahren, ohne Schaden zu nehmen oder ernsthafte mechanische Ausfälle zu erleiden, und waren gut versorgt. Nach Abschluss der Neuverkohlung verließ das deutsche Geschwader am 18. Oktober die Osterinsel in Richtung der Insel Juan Fernández westlich von Valparaiso, um die Vorbereitungen für die Reise um Kap Hoorn in den Südatlantik abzuschließen.

Admiral Craddock (rechts) hatte auf den Falklandinseln zunächst den Schluss gezogen, dass es wichtig war, das deutsche Geschwader im Pazifik abzufangen. Seine Überlegungen führten dazu, dass er auf seiner Karte Chonos südlich von Chiloé an der chilenischen Küste als Stützpunkt für seine Einsätze markierte. Die britische Admiralität war zuversichtlich, dass seine beiden 1899 gebauten Panzerkreuzer **GOOD HOPE** und **MONMOUTH** sowie der kleine Kreuzer **GLASGOW** ausreichen würden, um das deutsche Geschwader zu vernichten. Nach einer nüchternen Einschätzung der jeweiligen Stärken und Schwächen bezweifelte er jedoch, dass er die fünf

deutschen Schiffe zusammen besiegen konnte, da er waffentechnisch und wahrscheinlich auch in Bezug auf die Reichweite unterlegen ist. Die deutschen Besatzungen waren außerdem alle reguläre Marinesoldaten, während er viele Reservisten hatte. Nun schlug er vor, den Angriffsschwerpunkt strahlenförmig von den Falklandinseln aus zu legen. Damit wurde er überstimmt und musste am 22. Oktober nach Chonos fahren, wo er fünf Tage später mit seinem Flaggschiff **GOOD HOPE** ankam und die **MONMOUTH**, die **GLASGOW** und das bewaffnete Passagierschiff **OTRANTO** vorfand.

Die Schlacht von Coronel

Am 1. November 1914 bildete Admiral Craddock vor Concepción eine Linie von vier Schiffen mit zwanzig Meilen Abstand zwischen den Schiffen, die mit zehn Knoten auf nordwestlichem Kurs fuhren. Um 1620, als sich die Linie vollständig ausgedehnt hatte, wurde im Osten Rauch gesehen und kurz darauf meldete die **GLASGOW**: *"Zwei Panzerkreuzer mit vier Schornsteinen und ein kleiner Kreuzer mit drei Schornsteinen in Sicht."*



Um 1700 hatte Craddock seine Kampflinie **GOOD HOPE-MONMOUTH-GLASGOW-OTRANTO** in Position und wendete um 1758 Uhr sein Geschwader, um einen Kurs parallel zu den deutschen Schiffen zu fahren. von Spee lehnte den Kampf ab und hielt seinen Abstand bei 14 Kilometern, weil die untergehende Sonne seine Geschützoffiziere blendete.

Während des kurzen Zeitraums, in dem er diesen Vorteil hatte, musste Craddock abwägen, ob er den Feind an diesem Abend angesichts der schweren See und seines Nachteils bei der Kanonenkontrolle angreifen sollte. Die jeweilige Breitseite wog 1952 Kilo im Vergleich zu seinen 1316 Kilo. Nur die beiden 9,2-Zoll-Geschütze an Bord der **GOOD HOPE** konnten den deutschen Panzerkreuzern ernsthaften Schaden zufügen, aber seine eigenen Kanoniere waren hauptsächlich Reservisten.

Möglicherweise dachte er an die Vorwürfe der Feigheit, die Konteradmiral Sir Ernest Troubridge gemacht wurden, weil er den deutschen Schlachtkreuzer **GOEBEN** und den kleinen Kreuzer **BRESLAU** im August 1914 im Mittelmeer nicht abgefangen hatte, weil sie eine überlegene Streitmacht darstellten. Um 1808 Uhr löste sich sein Vorteil auf und um 1818 Uhr befolgte er seine Befehle buchstabengetreu und befahl seinem Geschwader, 17 Knoten zu fahren. Da **OTRANTO** keine Panzerung hatte, musste sie sich zurückziehen.

Die gegnerischen Geschwader setzten sich wie folgt zusammen:
<u>Ostasien-Geschwader</u>
SCHARNHORST, (Flaggschiff) Stapellauf 1906, 11616 Tonnen, 22,5 Knoten, acht x 8,2-Zoll in zwei Zwillingstürmen und vier Einzelkasematten: sechs x 5,9-Zoll in Einzellafetten;
GNEISENAU, Schwesterschiff, alle Details ähnlich;
NÜRNBERG, Stapellauf 1906, 3649 Tonnen, 23 Knoten, 4,1 Zoll in Einzeltürmen;
Erst in der Schlussphase in die Schlacht einbezogen:
LEIPZIG, Stapellauf 1905, 3278 Tonnen, 22 Knoten, Bewaffnung wie NÜRNBERG;
DRESDEN, Stapellauf 1907, 3364 Tonnen, 24 Knoten, Bewaffnung wie NÜRNBERG.

Das Geschwader von Admiral Craddock

GOOD HOPE (Flaggschiff), Stapellauf 1899, 14.100 Tonnen, 23 Knoten, zwei 9,2-Zoll und sechzehn x 6-Zoll in Einzelkasematten;
MONMOUTH, Stapellauf 1901, 9800 Tonnen, 23,5 Knoten, vierzehn x 6-Zoll in zwei Zwillingstürmen und zehn Kasematten;
OTRANTO, bewaffneter Handelskreuzer, nicht an der Kampflinie beteiligt;
GLASGOW, vom Stapel gelaufen 1909, 4820 Tonnen, 26,3 Knoten, zwei x 6-Zoll und sechs 4-Zoll in Einzellafetten.



Gemälde von Hans Bohrdt

Das deutsche Geschwader dampfte zwischen Craddocks Linie und der Küste nach Süden. Dadurch waren die deutschen Schiffe vor dem wolkenverhangenen und dunklen Hintergrund der Anden schwer auszumachen, während die britischen Schiffe vor dem helleren Horizont hervorgehoben wurden.

Um 1834 Uhr eröffnete die **SCHARNHORST** das Feuer auf die **GOOD HOPE** aus einer Entfernung von 10,3 Kilometern. Die dritte Salve zerstörte einen der beiden 9,2-Zoll-Geschütztürme. Die **MONMOUTH**, beschossen von der **GNEISENAU**, wurde von ihrer dritten Salve am Bug getroffen und eine ihrer 6-Zoll-Batterien wurde ausgeschaltet.

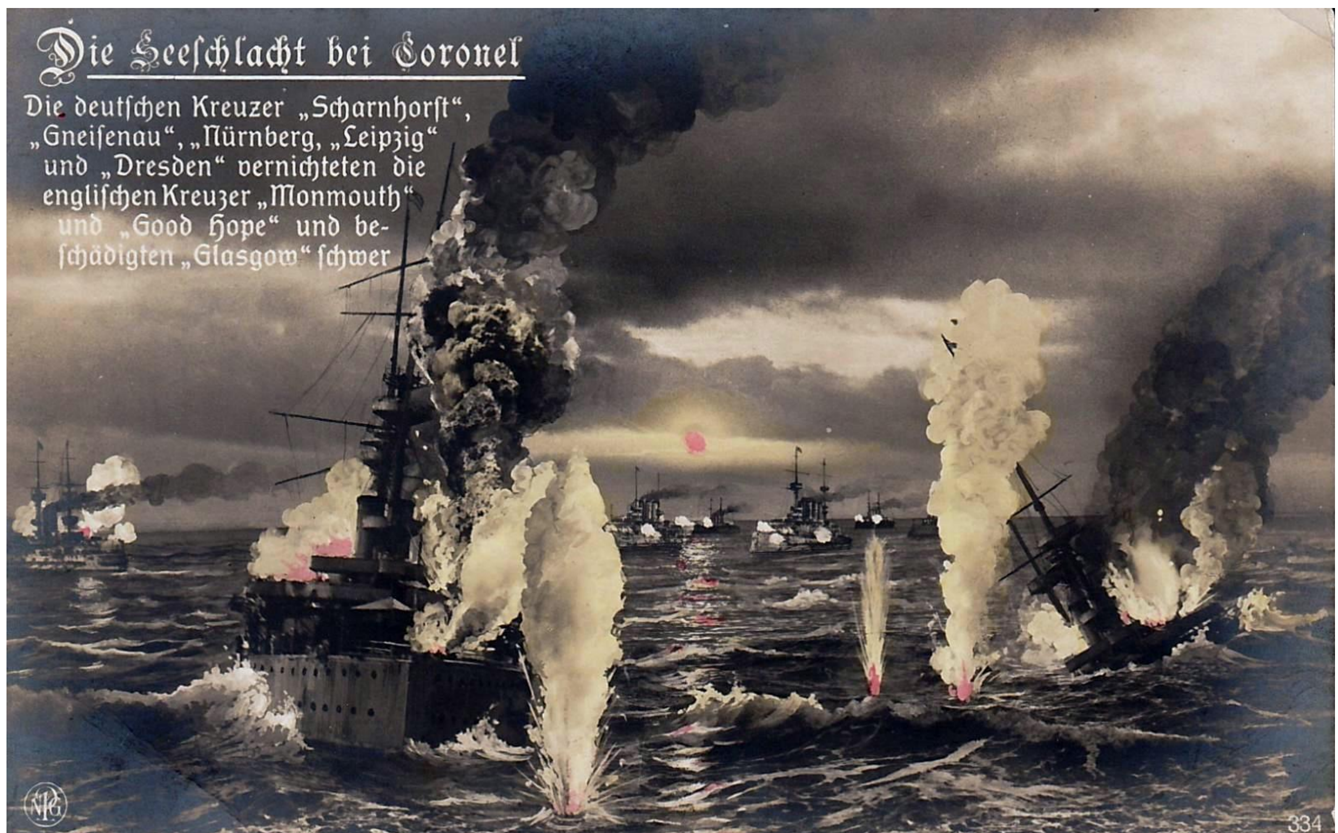
Für Craddock war der große Nachteil bereits offensichtlich. **SCHARNHORST** und **GNEISENAU** feuerten alle zwanzig Sekunden 8,2-Zoll-Salven ab. Die **GOOD HOPE** hatte nur noch ein großes Geschütz, während die **MONMOUTH** nur noch sieben ihrer sechszölligen Geschütze gleichzeitig einsetzen konnte. Die Deutschen feuerten von der Grenze ihrer Reichweite aus, und die war 300 Meter weiter als die der Briten. Bei Windstärke 6 überflutete die schwere See die unteren Kasematten und machte die minderwertigen britischen Optiken unbrauchbar. Wenn es je einen Zeitpunkt gab, sich ehrenvoll zurückzuziehen, dann war es dieser.


Niederlage der Engländer; links ist die Scharnhorst

Um 1914 Uhr hatte die **MONMOUTH** genug eingesteckt und zog sich nach Steuerbord zurück, um dem deutschen Feuer zu entgehen und dem Flaggschiff zu folgen. Beide britischen Panzerkreuzer waren in Flammen und Rauch gehüllt und konnten es nicht vermeiden, wiederholt getroffen zu werden. In der Zwischenzeit lieferten sich die **LEIPZIG** und die **GLASGOW** ein Duell, während **DRESDEN** die **OTRANTO** verfolgte. Die **GOOD HOPE** war mindestens fünfunddreißig Mal von 8,2-Zoll-Granaten getroffen worden und hatte schwere Schäden am vorderen Teil des Schiffes erlitten. Das Schiff stand im Inneren in Flammen, und das Feuer konnte nicht gelöscht werden. Um 1953 Uhr kam es zu einer schrecklichen Explosion zwischen dem Fockmast und dem vorderen Schornstein, wobei die Flammen eine Höhe

von 55 Meter erreichten. Mit brennendem, geschwärztem Rumpf und langsam sinkendem Schiff suchte das Flaggschiff sein Grab in der Dunkelheit.

Die **SCHARNHORST** konzentrierte nun das Feuer auf die **MONMOUTH**, die von der **GNEISENAU** dreißig Mal getroffen worden war und nach Backbord abdrehte, aber noch sporadisch feuern konnte. Gegen 2005 Uhr stellten die **MONMOUTH** und **GLASGOW** das Feuer ein, weil die deutschen Kanoniere in der Dunkelheit auf die Mündungsfeuer zielten. In der letzten Phase des Gefechts bereiteten die drei deutschen kleinen Kreuzer ihre Torpedos vor. Um 2020 Uhr brachte sich das schnellste anwesende Schiff, die **GLASGOW**, in Sicherheit.



Die **NÜRNBERG** fand die **MONMOUTH**, die erfolglos versucht hatte, an Land zu laufen, und da sie ihre Flagge nicht hissen wollte, pumpte sie sie aus kurzer Entfernung mit Granaten voll, bis sie kenterte und sank. Wegen der rauen See und der Ungewissheit, wo sich die **GLASGOW** befand, beschloss Fregattenkapitän Schönberg von der **NÜRNBERG**, dass er es nicht riskieren konnte, seine Boote zu versenken, nur um nach Überlebenden zu suchen. Die **LEIPZIG** fand Wrackteile an der Stelle, an der die **GOOD HOPE** vermutlich gesunken war, aber niemand von ihrer Besatzung konnte gefunden werden.

Es war die schlimmste Niederlage, die die Royal Navy seit über einem Jahrhundert erlitten hatte. Beide Panzerkreuzer waren mit allen Mann verloren. Die **GLASGOW** und **OTRANTO** konnten entkommen.

Auf deutscher Seite hatte **GNEISENAU** einen 6-Zoll-Treffer von **MONMOUTH** erhalten, der die Bordpanzerung durchschlug, einen Mann leicht verletzte und ein Feuer im Bekleidungslager auslöste.

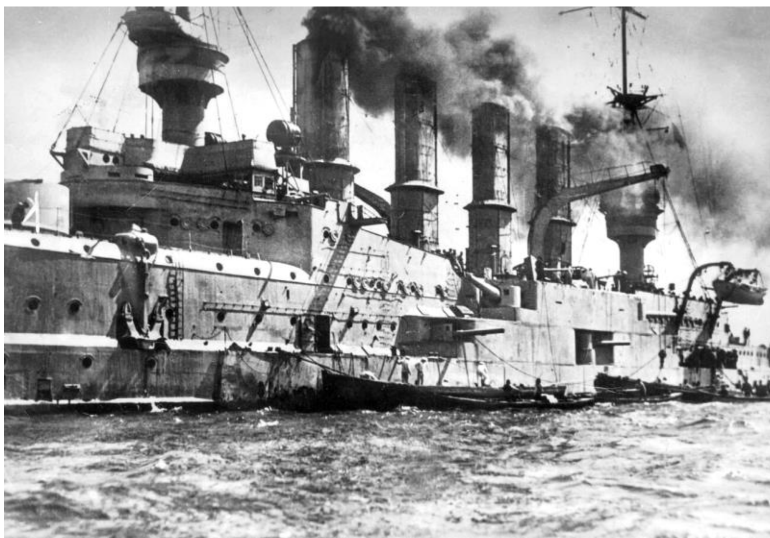
Am 3. November 1914 um 1000 Uhr meldete der Leuchtturm Curaumilla vor Valparaiso die Annäherung mehrerer Kriegsschiffe. Um 1100 Uhr zeigte ein Lotsenschiff der **SCHARNHORST** an, wo sie vor Anker gehen sollte, bevor sie von drei chilenischen Kreuzern mit Protokollsalven empfangen wurde.

In Valparaiso für Befehle (1)


Ende Oktober 1914 war es Graf Spee gelungen, sein Geschwader auf fünf Kreuzer zu bringen, mit denen er am 1. Nov. bei Coronel einem englischen Geschwader eine schwere Niederlage bereitete. Von da aus lief er den Hafen von Valparaiso an. Unser Bild zeigt ihn mit dem deutschen Gesandten in Chile, der ihm wichtige Aufklärungen über die Kriegslage geben konnte.

Am 3. November 1914 liefen **SCHARNHORST**, **GNEISENAU** und **NÜRNBERG** auf der Reede von Valparaiso ein, um die Bewunderung der großen deutsch-chilenischen Kolonie entgegenzunehmen. Der deutsche Minister von Erckert und der Generalkonsul Dr. Gumprecht kamen an Bord des Flaggschiffs, um Admiral von Spee über den Fortgang des Krieges und die Lage im Atlantik zu informieren. Um drei Uhr nachmittags ging von Spee zum deutschen Konsulat, um seine Befehle entgegenzunehmen, und kabelte einen vorläufigen Bericht über die Schlacht von Coronel nach Berlin. Den Rest des Nachmittags verbrachte er zusammen mit von Erckert und Gumprecht damit, die Bewegungen der britischen Kriegsschiffe im Atlantik zu studieren und die Möglichkeiten, sich dort neu zu versorgen und auszurüsten.

Am Abend nahm Admiral Spee an einem Bankett im Club Alemán teil, das er in mürrischer Stimmung verließ, nachdem er eine Beleidigung des Andenkens von Vizeadmiral Craddock gehört hatte. Beim Verlassen des Lokals wünschte ihm ein Botschaftsbeamter, der ein guter Freund von ihm war, *"Auf Wiedersehen"*.
"Nein", antwortete Spee, *"nicht auf wiedersehen, sondern adieu."*
Dieses französische Wort, das in der deutschen Sprache verwendet wird, hat die endgültige und tragische Bedeutung von *"Auf Wiedersehen für immer"*. Spee fügte hinzu, *"Ich weiß, dass die Briten mich genauso vernichten werden, wie ich sie vernichtet habe."*


Der deutsche Kreuzer "Scharnhorst" im Hafen von Valparaiso, 1914

Auf dem Weg zur Marineschlacht machte er eine ähnliche Bemerkung, als ihm ein Rosenstrauß überreicht wurde. Er nahm sie mit der feierlichen Zusicherung entgegen, dass *"sie auf seinem Grab sehr schön aussehen würden"*.
Seinem mürrischen Verhalten in Valparaiso ist zu entnehmen, dass er dort am 3. November den geheimen Befehl zum Angriff auf die Falklandinseln erhielt und wusste, dass dies seinen Tod bedeutet. In Deutschland ist nie ein Archivdokument aufgetaucht, das den Angriff anordnete, und dem offiziellen Bericht über die Katastrophe, den der ranghöchste überlebende Offizier, Kommandant Pochhammer, abgab, fügte der Kaiser die folgende handschriftliche Notiz bei; *"Es bleibt ein Rätsel, was Spee dazu veranlasste, die Falklandinseln anzugreifen. Siehe Mahan's Naval Strategy."*(2)

Wenn man also davon ausgehen kann, dass weder das Oberkommando der deutschen Marine noch der Kaiser den Befehl dazu gegeben haben, und es ist klar, dass Admiral von Spee nicht glücklich darüber war, muss der Befehl aus dem Außenministerium gekommen sein, mit der Warnung, dass er geheim bleiben und von Friedrich Carl von Erckert und Otto Gumprecht an von Spee weitergeleitet werden sollte. Wenn das der Fall ist, muss man die argentinische und chilenische Regierung verdächtigen, obwohl es dafür nicht den geringsten Beweis gibt.

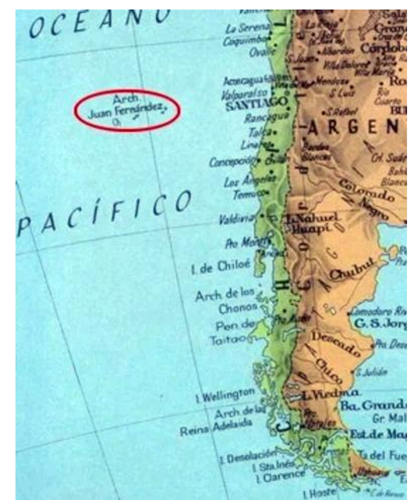


Das Kreuzergeschwader des deutschen Vizeadmirals von Spee

Ausfahrt aus Valparaiso, Chile, um den 3. November 1914, nach der Schlacht von Coronel. Die deutschen Schiffe sind in der Ferne zu sehen, mit den Panzerkreuzern Scharnhorst und Gneisenau an der Spitze, gefolgt vom Leichten Kreuzer Nürnberg.
Zu den Kriegsschiffen der chilenischen Marine in der Mitte gehören (von links nach rechts): die Kreuzer Esmeralda, O'Higgins und Blanco Encalda sowie das alte Schlachtschiff Capitan Prat.

Valparaiso war das Mobilisierungszentrum für deutsche Reservisten und Freiwillige in Südamerika. Am frühen Morgen des 4. November wurden Bewerbungsgespräche geführt, um die 127 freien Stellen im Geschwader zu besetzen. Denjenigen, die man ablehnte, wurde mitgeteilt, dass im Laufe der nächsten zwei Wochen eine zweite Gelegenheit folgen würde. Das deutsche Geschwader fuhr noch am selben Morgen zur Insel Mas-a-Fuera, wo es am frühen Morgen des 6. November eintraf. Es sei daran erinnert, dass sich der britische Anspruch auf die Souveränität über ganz Patagonien unterhalb von 50°S sowohl auf Chile als auch auf Argentinien erstreckte, was die extreme Nachsicht der Chilenen gegenüber den Deutschen im Jahr 1914 entlang ihrer Küsten und vor ihren Inseln erklären könnte.

Auf Mas-a-Fuera waren die Kommandanten einige Tage später in einem "Kriegsrat" der Meinung, dass das Geschwader früher oder später auf eine überlegene britische Streitmacht stoßen würde, ohne Hoffnung, diese zu überwinden. Wenn die deutschen Schiffe sich aufteilen würden, hätten sie eine bessere Chance, dem Ring zu entkommen und einen zerstörerischen Feldzug gegen die britische Handelsschifffahrt zu führen. Von Spee lehnte diese Idee ab und befahl, den Rat seiner Offiziere beiseite zu schieben, die Formation auf den Atlantik vorzubereiten.

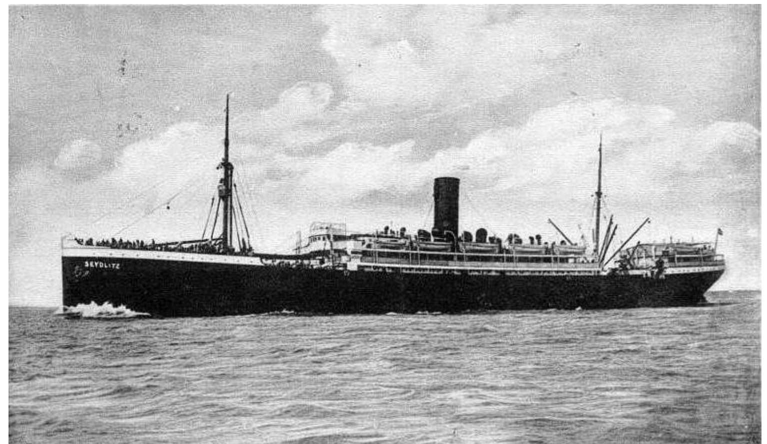


Heute heißt sie Isla de Alejandro Selkirk, aber viel früher wurde sie Isla Más Afuera genannt. Den Namen erhielt sie, weil sie etwa 165 Kilometer westlich der anderen liegt, die viel näher beieinander und weniger weit vom chilenischen Festland entfernt sind (mehr als 600 Kilometer).

Marinehistoriker haben sich damit begnügt, den Angriff des Ostasiengeschwaders als Versuch abzutun, die Funkstation in Port Stanley zu zerstören. Um dies zu tun und keinen Widerstand zu erwarten, hätte die Taktik für einen Panzerkreuzer und einen kleinen Kreuzer geplant werden müssen, während der Rest des Geschwaders mehrere hundert Meilen zurück und sicher außer Sichtweite wartete.

Bei der Operation auf den Falklandinseln lauerte eine unerwartete Übermacht und die Deutschen verloren statt zwei Kreuzern vier Kreuzer und zwei Versorgungsschiffe, während ein Kreuzer und ein Hilfsschiff aufgrund der Unfähigkeit des britischen Admirals entkamen. Alle acht Schiffe des Geschwaders hatten sich entweder den Falklandinseln genähert oder lagen inmitten der Inseln vor Anker, was darauf hindeutet, dass das Geschwader nicht nur die Funkstation zerstören, sondern auch die Falklandinseln einnehmen wollte.

Es waren acht deutsche Schiffe anwesend. Historiker geben die Anwesenheit von sieben Schiffen zu, streichen aber das achte aufgrund des gefälschten Berichts von Admiral Sturdee an die Admiralität vom 19. Dezember 1914.(3) Die Maxime lautet: Weil es nicht in den offiziellen Berichten steht, kann es nicht sein. Das ist dieselbe Maxime, die auch für die Existenz deutscher U-Boote gilt, die in dem von Norddeutscher Lloyd gebauten kombinierten Fracht- und Passagierschiff **SEYDLITZ**, 7942 BRT, entladen wurden, was den Hinweis darauf liefert, was Spee befohlen worden war.

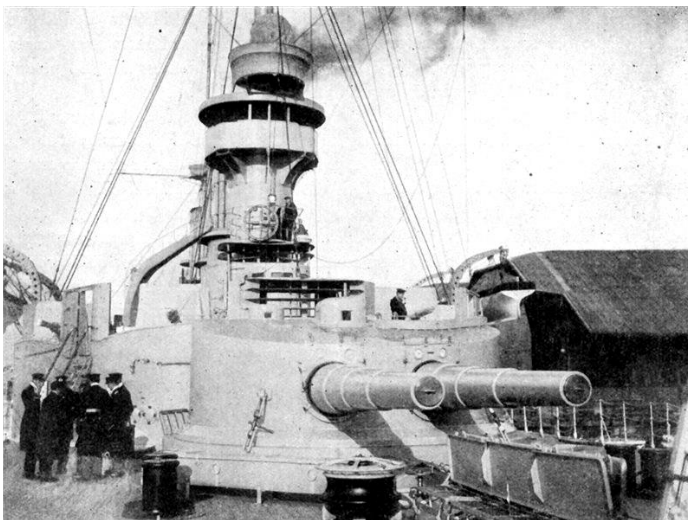


Die Seydlitz gehörte zur Feldherren-Klasse des NDL. Ihre Schwesterschiffe waren u. a. die Zieten, Roon, Gneisenau, Yorck und Goeben. Das Schiff besaß einen Schornstein, zwei Masten sowie eine Geschwindigkeit von 13,5Kn. An Bord fanden 66 1.Klasse, 107 2.Klasse, 138 3.Klasse Passagiere und 1980 Zwischendeckspassagiere Platz.
Der Stapellauf erfolgte am 25.Oktober 1902 und am 5.August 1903 startete die Seydlitz zur Jungfernfahrt nach Ostasien. Am 22.Februar 1905 fuhr sie zum ersten Mal nach Australien. Die erste Bremerhaven-New York Reise begann am 31.März 1906. Am 15.März 1913 fuhr das Schiff nach Südamerika. Bis 1914 bestritt die Seydlitz sechs Reisen nach Ostasien, 18 nach Australien und 8 auf dem Nordatlantik.
Am 3.August 1914 war die Seydlitz Richtung Sydney ausgelaufen, aber auf Grund des 1.Weltkrieges nahm es Kurs auf Valparaiso. Dort wurde es als Hilfsschiff des Kreuzergeschwaders Graf Spee in Betrieb genommen. Am 28.Dezember 1914 wurde die Seydlitz in San Antonio interniert.
Am 1.September 1920 kam sie zurück nach Deutschland und wurde umgebaut. Am 12.November 1921 unternahm sie ihre erste Nachkriegsreise nach Südamerika und am 11.Februar 1922 nach New York. Im Mai 1928 wurden die Passagierunterkünfte modernisiert.
Am 21.Juli 1931 wurde die Seydlitz in Bremerhaven aufgelegt und 1933 abgewrackt.

Am Tag vor Kriegsausbruch war die **SEYDLITZ** von Sydney aus nach Südamerika gefahren und lag in Bahía Blanca in der Nähe des argentinischen Hauptmarinestützpunkts, wo sie auf Anweisungen wartete. Nach der Ankunft des deutschen Geschwaders in Valparaiso am 3. November erhielt die **SEYDLITZ** den Befehl, die lange Reise durch die Magellanstraße zum chilenischen Hafen anzutreten, der, wie bereits erwähnt, das Mobilisierungszentrum für deutsche Reservisten und Freiwillige in Südamerika war, und dort ihren Personalbedarf zu verschiffen. Danach fuhr sie zurück zur San Quintín Bay im Golf von Penas und wartete auf die anderen sieben Schiffe des Geschwaders.

Am 13. November 1914 luden die **LEIPZIG** und die **DRESDEN** in Valparaiso Proviant ein, während Baron von Erckert und Konsul Gumprecht zu einer Konferenz an Bord der **DRESDEN** gingen, da die beiden Befehlshaber neue Anweisungen aus Berlin für Admiral Spee erhalten hatten.

Am 15. November verließ das Geschwader Mas-a-Fuera und nahm mit acht Knoten Kurs auf den Golf von Penas. Am nächsten Tag erhielt von Spee eine Nachricht aus Berlin, die über Valparaiso weitergeleitet wurde und in der er nach seinen Absichten und dem Zustand seiner Munition gefragt wurde. Er antwortete, dass sein Plan sei, die britische Blockade zu durchbrechen und mit seinem Geschwader Deutschland zu erreichen. Nachdem sie ihre Munition zusammengelegt hatten, verfügten seine Panzerkreuzer über je 445 8,2-Zoll- und 1100 5,9-Zoll-Granaten, während die kleinen Kreuzer je 1860 4,1-Zoll-Granaten hatten.



Achterer 21-cm-Doppelturm der Scharnhorst

Am 18. November trafen die **DRESDEN** und die **LEIPZIG** auf offener See wieder auf das Geschwader und überbrachten die Kabel aus Berlin, die von Washington an den deutschen Konsul in Valparaiso weitergeleitet wurden. In einem dieser Telegramme, das vor der Schlacht von Coronel datiert war, hatte die deutsche Admiralität vorgeschlagen, den Pazifik zu verlassen, um den Kreuzerkrieg im

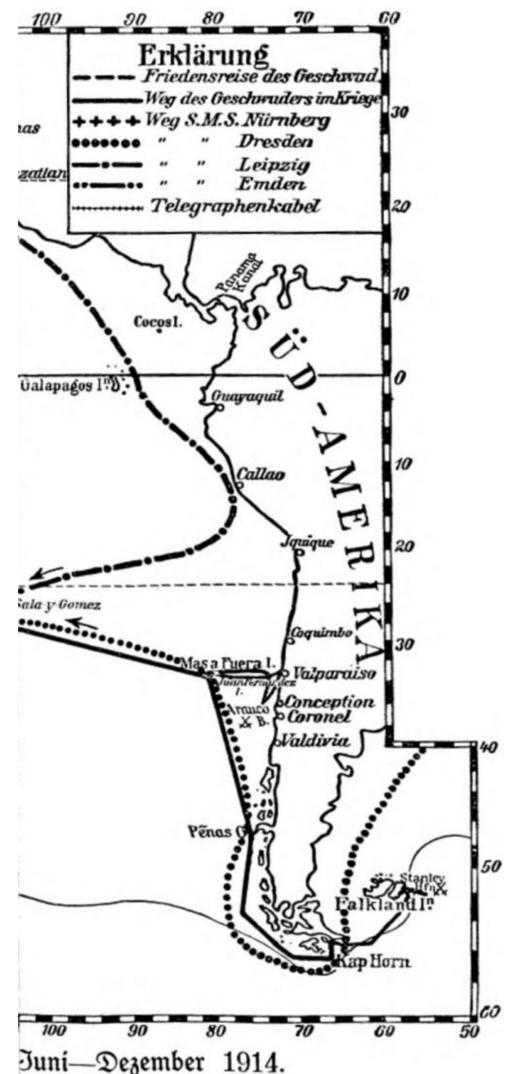
Atlantik fortzusetzen und das Geschwader in zwei starken Gruppen zu halten. Schwere Einheiten der Hochseeflotte wurden für die letzte Etappe der Heimreise versprochen. Die Texte erwähnten auch die wahrscheinlichen Ausfahrten der britischen Schlachtkreuzer **INVINCIBLE**, **INFLEXIBLE** und **INDOMITABLE** aus dem Mittelmeer, aber Spee bezweifelte, dass die Royal Navy ihre modernsten Großkampfschiffe in den Südatlantik schicken würde, um nach ihm zu suchen. Diese falsche Annahme und ein Telegramm, das am 15. November von deutschen Agenten in Punta Arenas geschickt wurde und in dem bestätigt wurde, dass keine Kriegsschiffe in Port Stanley erwartet wurden, vermittelten Spee ein ganz anderes Bild als die Realität.

Am 21. November lief das Geschwader in die Bucht von San Quintín ein, um Kohle zu laden, und fand die **SEYDLITZ** dort vor. Das Geschwader befand sich nun in der Formation, die siebzehn Tage später Port Stanley angreifen sollte: die Kreuzer **SCHARNHORST** und **GNEISENAU**, **NÜRNBERG**, **LEIPZIG** und **DRESDEN**, der HAPAG-Kohlendampfer **BADEN**, Baujahr 1913, 7676 Bruttoregistertonnen, und die in Hamburg-Südamerika 1914 gebaute **SANTA ISABEL**, 5199 Bruttoregistertonnen, sowie das Hilfspassagierschiff **SEYDLITZ**.

Pochhammer, der Erste Offizier der **GNEISENAU**, war neugierig auf die **SEYDLITZ.** Sie sollte ein Lazarettschiff sein, hatte aber keine Rotkreuz-Kennzeichnung. Es gab zwölf Chirurgen, die auf die fünf Kreuzer verteilt waren, aber kein Chirurg oder Krankenpfleger der **SEYDLITZ** wurde je gesehen. Sie war bewaffnet, aber kein Truppenschiff. Aus kleineren Beobachtungen an anderer Stelle in seinem Buch geht hervor, dass er mehr über die **SEYDLITZ** wusste, als er sagen wollte, aber er überlässt es uns, ihren wahren Zweck zu erraten.

Am 4. November hatte der britische Marinestab drei Kabel geschickt: eines an Admiral Stoddart vor Montevideo mit den Kreuzern **CARNARVON, CORNWALL** und **DEFENCE**, in dem er ihn anwies, die Ankunft von **CANOPUS, GLASGOW, OTRANTO** und **KENT** abzuwarten.

Der Gouverneur der Falklandinseln erhielt das zweite Telegramm, in dem er vor der möglichen Ankunft des deutschen Geschwaders gewarnt wurde. In diesem Fall sollte er seine Hilfstruppen in abgelegenen Häfen oder Buchten verstecken, die Zerstörung aller nützlichen Vorräte verhindern und alle Codebücher verstecken, sollten die deutschen Schiffe gesichtet werden.



Juni—Dezember 1914.

Das dritte Telegramm an Admiral Jellicoe, Oberbefehlshaber der Großen Flotte, wies ihn an, die modernen Schlachtkreuzer **INVINCIBLE** und **INFLEXIBLE** nach Devonport zu schicken, um sie umzurüsten und fertig zu machen, damit sie am Freitag, den 13. November 1914, unter Vizeadmiral Sturdee nach Amerika auslaufen konnten. Der First Sea Lord Fisher bat darum, diesen Termin aus abergläubischen Gründen auf Mittwoch, den 11. November, zu verlegen.

Von der Bucht von St. Quintín zum Kap Hoorn

In der Bucht von St. Quintín, einer felsigen Bucht mit schneebedeckten Bergen im Hintergrund, legte das Geschwader an. Die Schiffe der Kosmos-Linie - **AMASIS**, **MEMPHIS** und **LUXOR** - brachten Kohle aus Punta Arenas, Coronel und El Callao heran.

"Durch das häufige Bekohlen wurden wir effizienter, um die Schwierigkeiten der Arbeit zu lösen", schrieb Pochhammer: *"Jetzt benutzten wir Frachtnetze mit einer Segeltuchauskleidung. Eines davon war so groß, dass es bei ruhigem Wasser anderthalb Tonnen Kohle aufnehmen konnte. Wir hatten auch Briketts, die wir unten als Ballast verstauen konnten. Wegen des aufgewirbelten Staubs war das eine unangenehme Arbeit, bei der man eine Schutzbrille aufsetzen musste."*

"Sobald die Bunker voll waren, fingen wir an, Kohle in ungeahnten Mengen an Deck zu stapeln, denn wir hatten eine lange Reise vor uns und niemand konnte sagen, wie es auf der Atlantikseite laufen würde. Beide Seiten des Zwischendecks beulten sich aus, und wir mussten Versteifungen einsetzen, um zu verhindern, dass sich die Schiffsseiten bogen. Zwischen dem dritten und vierten Schornstein befanden sich die Kohle und die Ruderboje. Das Kartoffellager hinter der Kommandobrücke wurde zum Kohlelager. Jede freie Fläche auf dem Oberdeck wurde zu einem Kohlelager. Wie ich schon sagte, war es nicht angenehm, überall über und unter Deck Kohle zu lagern, denn dadurch konnte man sich nicht frei bewegen, der Staub kam überall hin und ich war mir nicht sicher, wie wir den Feind in einem solchen Zustand angreifen konnten. Möglicherweise würde bis dahin alles von den Decks und aus den Bunkern verschwinden, aber wer kann das schon sagen?"

Am 26. November brach das Geschwader in Richtung Kap Hoorn auf. Die See wurde gelegentlich von orkanartigen Winden aufgepeitscht, wobei die beiden schlimmsten Tage der 27. und 30. waren. Die **SCHARNHORST** und die **GNEISENAU** kamen gut damit zurecht, aber die drei kleinen Kreuzer waren mit der ganzen Kohle an Deck so kopflastig, dass ihre Reling das Meer berührte und große Wellenkämme über sie hinwegfegten. Als er die Gefahr erkannte, befahl von Spee, die Kohle auf den Decks der kleinen Kreuzer abzuwerfen.



Das Kreuzgeschwader auf der Fahrt um Kap Horn, Ende November 1914

Am 2. Dezember wurde das Wetter vor dem Horn neblig und ruhig. Das britische Vollschiff [Großsegler] **DRUMMUIR** mit 3.000 Tonnen englischer Kohle an Bord wurde von der **LEIPZIG** gestoppt und erbeutet. Um 0500 Uhr am Morgen des 3. Dezember ankerte das Geschwader am Ostende der Picton-Insel im Beagle-Kanal. Die **DRUMMUIR** wurde zwischen der **BADEN** und der **SANTA ISABEL** „eingeschlossen", während ihre Kohle auf die kleinen Kreuzer umgeladen wurde. Sobald sie leer war, wurde ihre Besatzung an Bord der **SEYDLITZ** gebracht und das Segelschiff mit Sprengstoff in tiefen Gewässern an der Drei-Meilen-Grenze versenkt.

Aus der Anhäufung großer Mengen Kohle an Bord aller acht Schiffe des Geschwaders wird deutlich, dass es nicht die Absicht war, die Falklandinseln über den Zeitraum hinaus zu besetzen, der notwendig war, um die Aufgabe zu erfüllen, die Admiral von Spee gestellt worden war. Der Admiral hatte Berlin mitgeteilt, dass er sich auf den Heimweg machen würde, und das war wohl auch sein letztes Ziel.

Auf einer Sitzung des Admiralstabs und der Kommandanten am 6. Dezember gab von Spee bekannt, dass der Angriff am 8. Dezember 1914 beginnen würde. Marinehistoriker haben gerätselt, warum der Admiral seinen Besatzungen drei Tage Zeit für die Suche und die Erkundung der Insel Picton gab und den Angriff absichtlich auf den 8. Dezember verschob. Die wahrscheinliche Antwort lautet: So wie der Erste Seelord Admiral Fisher aus Gründen des nautischen Aberglaubens die britische Admiralität um die Erlaubnis bat, die Schlachtkreuzer zwei Tage früher als am Freitag, den 13. November, auslaufen zu lassen, muss man wissen, dass

Admiral von Spee ein gläubiger Katholik war und der 8. Dezember in Argentinien ein religiöser Feiertag ist (Mariä Himmelfahrt).

Möglicherweise hoffte von Spee, dass sein eigenes Vorhaben aus demselben Grund begünstigt würde, aus dem Admiral Fisher versuchte, Ungnade zu vermeiden, wenn er am Freitag, dem 13. auslief. Ob die argentinische Regierung in irgendeiner Weise an der Wahl des Datums 8. Dezember beteiligt war, können wir nur vermuten, aber nie erfahren.

Auf der Befehlshaberkonferenz erklärte Pochhammer, dass der Angriff auf Port Stanley offenbar vor allem die Zerstörung der Kohle- und Proviantlager, der Schiffsreparaturanlage und des Funktelegrafiekomplexes sowie aller anderen Einrichtungen zum Ziel hatte, die dem Feind bei der Fortsetzung des Krieges von Nutzen sein könnten. Die **GNEISENAU** und die **NÜRNBERG** sollten die Zerstörungsarbeiten durchführen, während die anderen Kreuzer die Operation "im Hintergrund" deckten.



Um 0500 Uhr am Morgen des 8. Dezember 1914, als das Geschwader in See stachen und Kurs auf die Falklandinseln nahm, erhöhten die beiden eingesetzten Kreuzer die Geschwindigkeit und lösten sich vom Hauptverband. Um den Eindruck zu erwecken, dass es etwas an der Operation gibt, das er lieber geheim halten möchte, erwähnt Pochhammer nicht, dass die **BADEN**, die **SANTA ISABEL** und die **SEYDLITZ** am frühen Abend des 7. Dezembers von der Insel Picton abfuhren. Diese drei Unterstützungsschiffe müssen zu diesem Zeitpunkt aufgebrochen sein, um sich in den kurzen Stunden der Dunkelheit in Point Pleasant zu verstecken und zu verhindern, dass sie von den Ausguckern auf der Anhöhe vor Port Stanley gesehen werden, wenn sie sich nähern. Anders kann es nicht gewesen sein, denn zur Überraschung aller tauchten sie am späten Morgen des 8. Dezembers unter der Küste auf, um sich aus dem Staub zu machen.

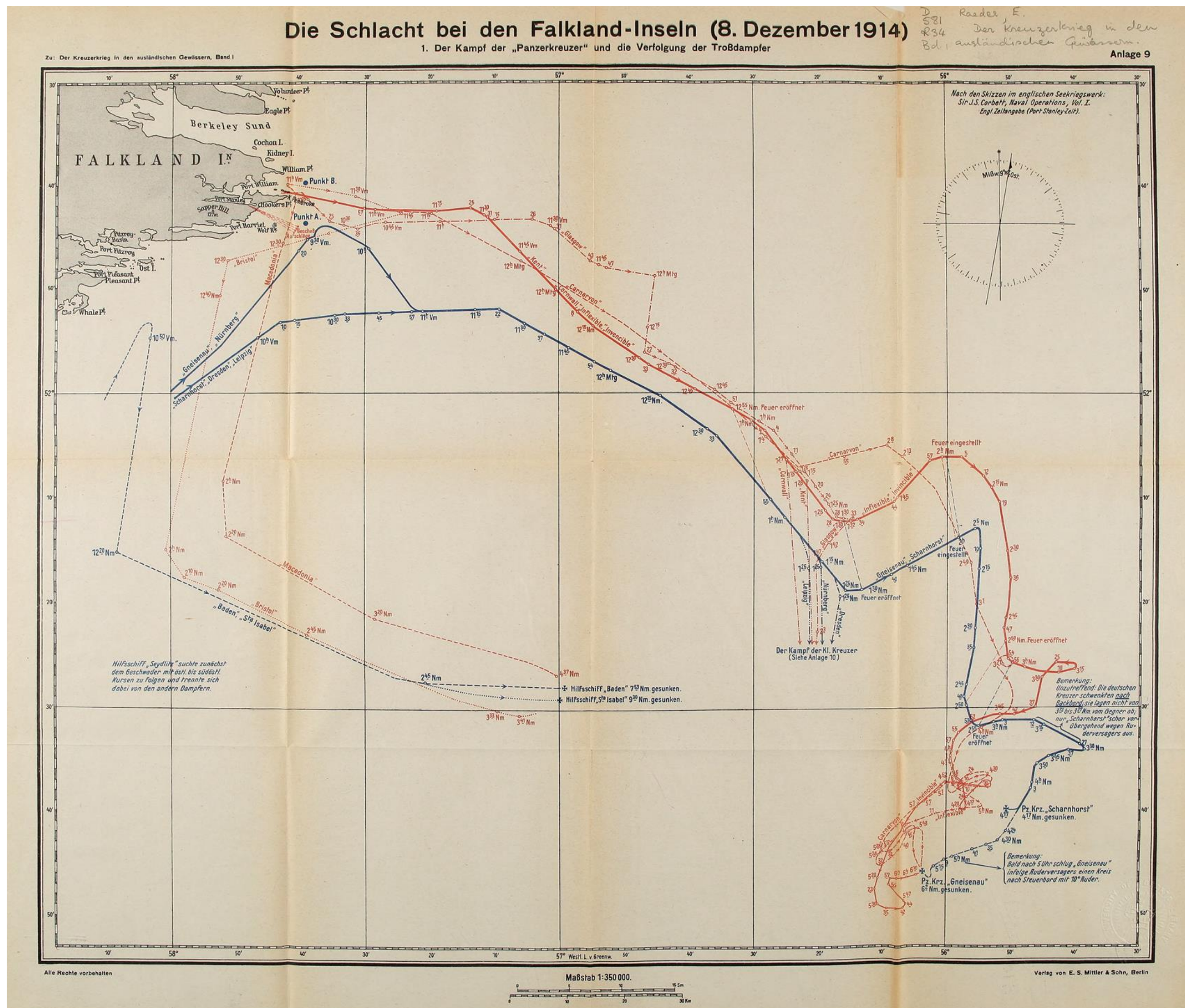
Die Auswirkungen der Schlacht um die Falklandinseln

Im Hinblick auf die Erzählung in diesem Buch interessieren uns nur die Absichten des deutschen Admirals in Bezug auf die Falklandinseln und nicht die Begegnung mit den britischen Streitkräften, die in der deutschen Seekatastrophe endete. Admiral Sturdee's Despatch an die britische Admiralität(3) kann auf verschiedenen Internetseiten nachgelesen werden.

Um 10:30 Uhr am Montag, den 7. Dezember 1914, war die britische Hauptstreitmacht unter Admiral Sturdee in Port Stanley angekommen und begann mit dem Einlaufen. Das britische Geschwader bestand aus den Schlachtkreuzern **INVINCIBLE** und **INFLEXIBLE**, den Kreuzern **CARNARVON, CORNWALL, KENT, BRISTOL** und **GLASGOW** sowie dem bewaffneten Handelskreuzer **MACEDONIA**.

Es war ein perfekter Spätfrühlingstag - maximale Sicht, eine ruhige See, strahlende Sonne, klarer Himmel, leichte Brise und Wind aus Nordwest. Um 8 Uhr am nächsten Morgen meldeten die Ausgucke auf dem Sapper Hill die Annäherung von **GNEISENAU** und **NÜRNBERG**. Zwanzig Minuten später wurde der Rauch der anderen Einheiten in einer Entfernung von etwa zwanzig Meilen gesehen. Um 9.20 Uhr eröffnete das gelandete Überwachungsschiff **CANOPUS** in Port Stanley das Feuer aus 11.000 Metern Entfernung, woraufhin die beiden deutschen Kreuzer

abdrehten, und um 9.45 Uhr, als bis auf die **BRISTOL** alle britischen Geschwader den Anker gelichtet und den Hafen verlassen hatten, waren die fünf deutschen Kreuzer mit dem Rumpf nach Südosten sichtbar. Um 1020 Uhr wurde das Signal zur allgemeinen Verfolgung gegeben.



Die Seydlitz wird hier auf der Originalkarte erwähnt. Erich Raeder: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 1. Berlin 1922

Phantasievolle britische Marinerechnungen oder Wie die Seydlitz zum Schiff wurde, das nie war

In Sturdees Bericht heißt es:
*"Um 1127 Uhr erhielt die **BRISTOL** die Information, dass drei feindliche Schiffe vor Point Pleasant aufgetaucht waren, wahrscheinlich Kohlenschiffe oder Transporter. Die **BRISTOL** wurde daher angewiesen, die **MACEDONIA** zu nehmen und die Transporter zu zerstören."*

Dies ist ein falscher Bericht. Drei "Kohlenschiffe oder Transporter" kamen unterhalb von Point Pleasant hervor, die **BRISTOL** und **MACEDONIA** verfolgten die **BADEN** und **SANTA ISABEL**, das dritte hat man entkommen lassen. Das ist eine Tatsache, die in Aktion mit gegnerischen Transportern hätte berichtet werden müssen. Der "glorreiche Sieg" bei den Falklandinseln sieht weniger respektabel aus, wenn gegen eine überwältigend überlegene Streitmacht mit der gleichen Anzahl von Schiffen 25 % der deutschen Streitkräfte entkamen. Pochhammer(4) bemerkte dazu:

*"Die schnelle **SEYDLITZ** schaffte es zu entkommen. Die Offiziere des bewaffneten Handelskreuzers **HMS MACEDONIA** sagten mir, dass sie aufgrund ihrer Geschwindigkeit dachten, sie müsse ein Hilfskreuzer sein."*

Am Tag nach der Schlacht lief die **SEYDLITZ** in San Antonio Oeste ein und wurde von den Argentiniern sofort als deutsches Hilfskriegsschiff interniert.

Das Geheimnis der SEYDLITZ

Nirgendwo gibt es eine Erklärung für die Anwesenheit des Norddeutschen Lloyd-Liners **SEYDLITZ** auf den Falklandinseln am 8. Dezember 1914, der in Friedenszeiten 2000 zahlende Passagiere beherbergte. Der Angriff auf die Falklandinseln war eine Vergeltung für die Invasion und Besetzung der deutschen Kolonie Samoa am 29. August 1914, bei der der Gouverneur und seine Mitarbeiter nach Fidschi deportiert worden waren. Der einzig denkbare Grund dafür, dass sich das Passagierschiff **SEYDLITZ** auf den Falklandinseln aufhielt und alle acht Schiffe des Geschwaders von Admiral von Spee gemeinsam dorthin fuhren, um die Funktelegrafie-Station zu zerstören und den Gouverneur zu "entführen", war, nicht nur den Gouverneur und seinen Stab zur Deportation nach Deutschland zusammenzutreiben, sondern auch das gesamte britische Militärpersonal und dessen Helfer. Die **SEYDLITZ** würde auch zur Verfügung stehen, um die Besatzungen von Schiffen der Entente aufzunehmen, die auf dem langen Heimweg gesunken waren.



Bronzestatue, die den Turm des "La Prensa" Gebäudes krönt

Nirgendwo in den historischen Aufzeichnungen des argentinischen Außenministeriums oder in seinen Archiven wird die Schlacht um die Falklandinseln erwähnt, obwohl dies eine Zone war, die den Argentiniern nicht gleichgültig sein konnte. Die Anwesenheit des deutschen Geschwaders bei Picton im Beagle-Kanal, einer Insel, die Argentinien damals von Chile beanspruchte, rief keine Reaktion hervor. Die Schlachtschiffe **SAN MARTIN** und **PUEYRREDÓN**, die in den Beagle-Kanal entsandt worden waren, um *"die Einhaltung der argentinischen Neutralität zu gewährleisten"*, scheinen keinen Bericht über das Ereignis geschickt zu haben, und Pochhammer erwähnt nicht, dass er sie dort gesehen hat.

Auch die Zeitungen scheinen geknebelt worden zu sein. Am 17. Dezember 1914 beschrieb ein Korrespondent von La Prensa in Punta Arenas ein Interview mit Mitgliedern der **DRESDEN**-Besatzung, deren Erklärungen sich mit denen aus anderen Quellen deckten:

"Es sieht so aus, als ob es das Ziel der deutschen Kriegsschiffe war, die Malwinen in Besitz zu nehmen und vorher die Funkstation zu zerstören".

Aber danach wurden die Rollläden komplett heruntergelassen. Wie hätte die argentinische Regierung reagiert, wenn Admiral von Spee die oben beschriebenen Absichten gehabt hätte und sich sein Geschwader mit der Besatzung der Falklandinseln auf dem "Gefängnisschiff" **SEYDLITZ** nach Deutschland abgesetzt hätte? War sie an den diplomatischen Planungen mit den Deutschen in Valparaiso im November 1914 beteiligt?

Es gibt gute Gründe zu vermuten, dass sie es waren. Es ist bemerkenswert, dass weder in den Akten des argentinischen Außenministeriums noch in seinen Archiven ein Hinweis auf die Schlacht um die Falklandinseln 1914 zu finden ist. Dennoch hat der argentinische Diplomat Josè Munoz Aspiri schließlich in seiner Funktion als Leiter des Generalarchivs des

Außenministeriums die 12-bändige "Historia de las Malvinas" (Ed. Oriente, 1966) zusammengestellt, die die folgenden zwei Hinweise enthält:

1. Laut dem ehemaligen argentinischen Botschafter Cambioti, der zu Beginn des Ersten Weltkriegs argentinischer Konsul war, zeigten ihm die Deutschen eine spezielle Karte, auf der die britischen Kolonien verzeichnet waren, die "ihren rechtmäßigen Besitzern" zurückgegeben werden sollten, und auf der auch die Rückgabe der Falklandinseln an Argentinien verzeichnet war.

2. In einer vom argentinischen Konsul Adolfo Blanc unterzeichneten Erklärung vom 4. Juli 1953 heißt es: ***"Nach Aussagen, die ich damals hier und in England gesehen habe, hatte von Spees Geschwader vom Kanzleramt und der deutschen Admiralität die Anweisung erhalten, die argentinische Souveränität über den Archipel zu beanspruchen, sobald er in Port Stanley vor Anker gegangen war."***

Der Erzfeind Argentiniens war schon immer England oder Großbritannien. Am 3. Januar 1833 marschierte Großbritannien auf den Falklandinseln ein und besetzte sie, als der Vertrag über Freundschaft, Handel und Schifffahrt zwischen beiden Ländern in Kraft war. Dies war das fünfte Mal, dass die Briten seit 1763 in argentinisches Territorium eindrangen, während der siebte Versuch in den Blockaden von 1845 bis 1847 mündete. In Argentinien hatte sich daher das unbehagliche Gefühl breit gemacht, dass eines Tages eine weitere britische Marine- und Militärmacht, die sich auf den Falklandinseln versammelt hatte, plötzlich vor der argentinischen Haustür auftauchen würde, um sich zu holen, was sie wollte, und 1908 waren alle argentinischen Befürchtungen und Verdächtigungen berechtigt.

"Dieses Jahr 1908 ist durch ein äußerst wichtiges Ereignis in der Geschichte der Falklandinseln gekennzeichnet. Am 21. Juli wurden die Letters Patent mit dem Großen Siegel gestempelt und damit die Falklandinseln als Dependenz gegründet."(5)

In einer offiziell geförderten Publikation(6) zur Zeit des Konflikts 1982 schrieb Konteradmiral Laurio H. Destefani über dieses Letters Patent: *"Das Außergewöhnlichste an dieser beispiellosen Souveränitätserklärung ist, dass sie so skrupellos durchgeführt wurde und einen Teil unserer Territorien Feuerland und Santa Cruz sowie die chilenische Provinz Magallanes einschloss."*


By Warrant under the Queen's Sign Manual.
Muir Mackenzie

Beispiel eines Letters Patent, um das Amt des Generalgouverneurs von Australien zu begründen; unterzeichnet von Königin Victoria am 29. Oktober 1900

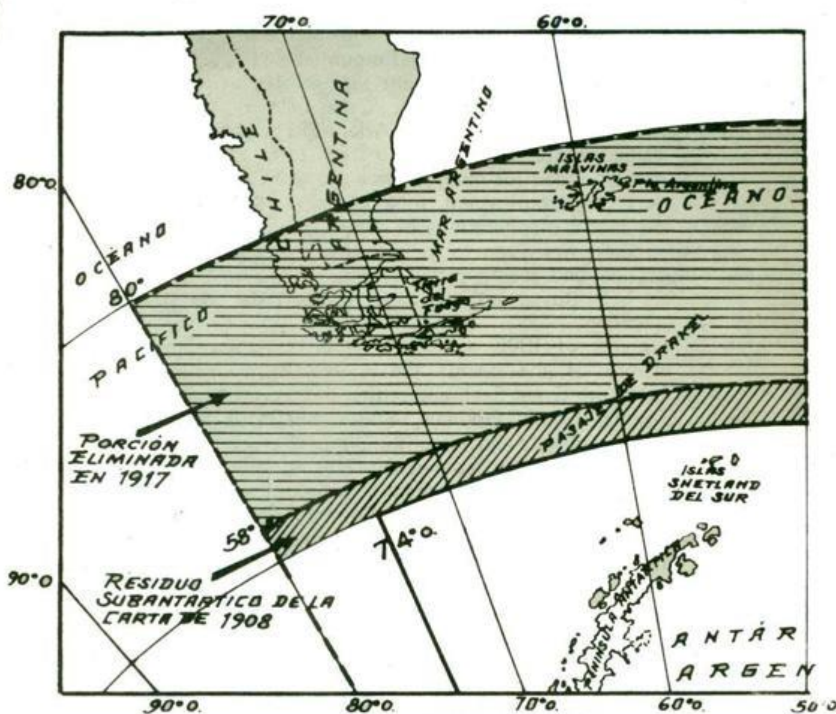
Um zu verstehen, warum die argentinische Regierung dieses Letters Patent für ein hinterhältiges und betrügerisches Mittel hielt, das als Vorspiel für einen Krieg benutzt wurde, muss man sich die Texte sehr genau ansehen.

Das von König Edward VII. unter dem Großen Siegel unterzeichnete Letters Patent aus dem Jahr 1908 war das Instrument, mit dem die britischen Behörden verschiedene Länder, Inseln und Hoheitsgewässer im Südatlantik als ihr Herrschaftsgebiet beanspruchten. Der Anspruch auf das Recht, große Gebiete der Erdoberfläche in Besitz zu nehmen, beruhte allein auf der britischen Besetzung der Falklandinseln.

Das Letters Patent in diesem Fall waren von hochkompetenten Kartographen erstellt worden, die sich mit Breiten- und Längengraden auf einer Karte auskannten und die Namen von Territorien buchstabieren konnten. Der Text wurde von den klügsten britischen Juristen verfasst, die darin geschult waren, die Absichten ihrer Regierung prägnant und präzise in gutem Englisch zu formulieren. Und das Ganze wurde immer wieder auf Fehler überprüft, bevor der König seine Unterschrift leistete.

Das Letters Patent von 1908 wurde absichtlich so formuliert, dass es mehrdeutig und verwirrend ist, was ihren vollen Zweck und ihre Absicht betraf. Sie benannten den Gouverneur der Inselgruppen Südgeorgien, Süd-Orkneys, Süd-Shetlands und Sandwich-Inseln ***"und das als Graham's Land bekannte Gebiet im Südatlantik südlich des 50. südlichen Breitengrades und zwischen dem 20. und dem 80. westlichen Längengrad gelegen"***.

Es gibt keinen Ort wie Graham's Land. Es gibt eine Halbinsel Graham Land in der Antarktis, deren Position genau bekannt ist und deren Ausdehnung nicht annähernd dem 60. Breitengrad entspricht. Außerdem liegt sie südlich des 58. Breitengrades und nicht des 50. Breitengrades, wodurch das riesige fiktive "Graham's Land" möglicherweise in Patagonien liegt. Siehe Karte. 1917 wurden die argentinischen und chilenischen Botschafter in London vorgeladen, um über eine Änderung des Letters Patent von 1908 informiert zu werden, in dem weitreichende Änderungen vorgenommen worden waren. Die Briten beanspruchten nun *"alle Inseln und Gebiete zwischen dem 20. westlichen Längengrad, die südlich des 50. südlichen Breitengrades liegen, und alle Inseln und Gebiete zwischen dem 50. westlichen Längengrad und dem 80. westlichen Längengrad, die südlich des 58. südlichen Breitengrades liegen und somit den Südpol erreichen" als britisches Herrschaftsgebiet.*



Das Gebiet, über das Großbritannien die Vorherrschaft anstrebte

Um die Unklarheit über Grahams Land zu beseitigen, wurde in der Änderung von 1917 festgelegt, dass: ***"Das Gebiet, das als Graham Land bekannt ist und im Südatlantik südlich des 50. südlichen Breitengrades und zwischen dem 20. und 80. westlichen Längengrad liegt, gehört zu unserem Herrschaftsgebiet..."***

Graham Land ist eigentlich eine kleine Halbinsel in der Antarktis zwischen 50° W und 80° W und südlich von 58° S. Daher ist es ein Gebiet, das von der Änderung von 1917 umfasst ist, und es bestand keine Notwendigkeit, "die Unklarheit zu beseitigen", weil es nicht mehr relevant war, WENN es nicht Teil des geheimen Plans zum Angriff auf Argentinien war. Deshalb musste die Aussage über Graham Land gemacht werden, wobei die nördlichste Ausdehnung als "südlich des 50. Breitengrades Süd", also auf dem argentinischen Festland, beibehalten wurde, um Argentinien daran zu erinnern, dass dieser Teil Patagoniens von Großbritannien beansprucht wurde und zur Disposition stand.

Als die Zeit nach 1908 reif war, beabsichtigte Großbritannien, Argentinien anzugreifen, um die Spitze Südamerikas und ihre Inseln in der Nähe von Kap Hoorn als wichtigen Marinestützpunkt

zu besetzen, um den Seeverkehr durch die Drake's Passage zu kontrollieren, insbesondere die deutsche Schifffahrt im Falle eines Krieges.

Aus all dem geht hervor, dass, wenn die Falklandinseln im Dezember 1914 von ihrem Eroberer Admiral von Spee zum argentinischen Herrschaftsgebiet erklärt und von den Deutschen und Argentiniern befestigt worden wären, die so genannte "Falklandinseln-Abhängigkeit" aufgehört hätte zu existieren. Es ist also klar, dass Großbritannien noch 1917 die Absicht hatte, in Teile Patagoniens einzumarschieren und sie als Teil der Falklandinseln zu besetzen. Doch 1918 hatten die schrecklichen Verluste an Männern und Material auf den Feldern von Flandern den Enthusiasmus der Briten für weitere Abenteuer zum Aufbau eines fremden Reiches gedämpft.

Sie erinnerten sich an ihr schlechtes Abschneiden bei den Dardanellen und mussten nun Patagonien von der See aus angreifen, wo sie mit den frischen, deutsch ausgebildeten nationalen Armeen Argentiniens und Chiles konfrontiert wurden, die von mehreren hunderttausend jungen Männern deutscher Herkunft verstärkt wurden, die die Niederlage im Norden rächen und ihren eigenen südamerikanischen Boden verteidigen wollten. Und bei sechs vorangegangenen Versuchen, in diesen oder jenen Teil des argentinischen Festlandes einzudringen, waren die Briten immer mit schweren Verlusten geschlagen worden. Patagonien war zu viel verlangt, denn auf den Feldern von Flandern hatte der Schurke bereits seinen Meister gefunden.


JUAN PERON feiert seine Wahl zum Präsidenten 4. Juni 1946

In diesem Sinne hatte sich Präsident Perón 1952 geäußert, als er sagte: ***"Wir werden die immense Dankesschuld, die wir unseren Kameraden der deutschen Armee schulden, nie vergessen und auch nicht zurückzahlen können."***

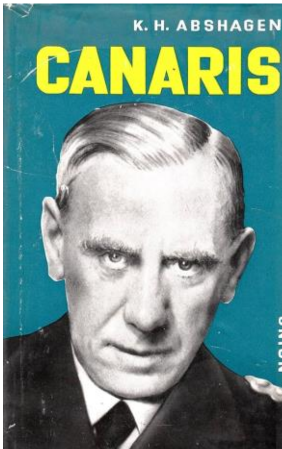
Die geheime Allianz wurde zwar im Monat vor der Schlacht um die Falklandinseln im Jahr 1914 unterzeichnet, wurde aber durch die Erfolge der deutschen Armee an der Westfront in den drei Jahren danach gefestigt.

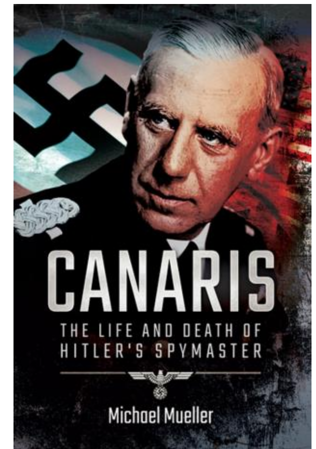
Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erkannten die argentinischen Führer die wachsende strategische Bedeutung Patagoniens für die jeweiligen siegreichen, aber gegnerischen Machtblöcke, von denen Großbritannien und die Vereinigten Staaten der gefürchtetste waren. Aus diesem Grund wurde das Geheimbündnis mit den deutschen Streitkräften auch nach der Niederlage des Dritten Reiches 1945 und mindestens bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts fortgesetzt.

Canaris

Der Kreuzer **DRESDEN** entkam bei der Schlacht um die Falklandinseln dank seiner um einen Knoten höheren Geschwindigkeit. In den nächsten drei Monaten wurde sie entlang der chilenischen Küste und durch die vorgelagerten Inseln verfolgt und schließlich an Deutschlands bevorzugtem Rückzugsort Mas-a-Fuera in die Enge getrieben, wo sie von zwei britischen Kreuzern versenkt wurde. Die meisten Besatzungsmitglieder überlebten und wurden am 24. März 1915 auf der kleinen Insel Quiriquina nördlich von Coronel interniert. Es gab zwar viele Fluchtversuche, aber sie waren alle erfolglos und wurden verpönt, weil sie die Beziehungen zwischen Deutschland und Chile stören könnten.

Im August 1915 erhielt Leutnant Canaris nach Gesprächen mit dem deutschen Minister von Erckert und dem örtlichen Konsul, der die Vorkehrungen traf, die Genehmigung seines Kommandeurs zur Ausreise. Am 5. August 1915 machte er sich aus dem Staub. Laut seiner Personalakte(7) wurde er in Osorno mit Zivilkleidung und einem Pferd ausgestattet und überquerte die Anden (mitten im Winter) nach Argentinien. Im offiziellen Marinebericht heißt es, dass er *"von Neuquen aus den Zug nach Buenos Aires nahm"*, aber das scheint unwahrscheinlich, da es nie eine Eisenbahnlinie zwischen Neuquen und der Hauptstadt gab. Sein Biograf Abshagen berichtet, dass Canaris nach Bariloche fuhr, um Christian Lahusen zu besuchen, der ihm eine Unterkunft auf einem Bauernhof in der Nähe besorgte.(8) Dort machte er die Bekanntschaft einer deutschen Adelsfamilie, den Niebuhrs, über die wir später mehr erfahren werden. Er setzte seine Reise zu Pferd nach Ingeniero Jacobacci fort und nahm die eingleisige Strecke nach San Antonio Oeste. Während er auf den Dampfer **CAMARONES** wartete, der ihn nach Buenos Aires bringen sollte, ging er an Bord der internierten **SEYDLITZ**, um Informationen für Berlin einzuholen. Canaris kam am 21. August 1915 in Buenos Aires an, meldete sich beim Marineattaché und erhielt einen falschen chilenischen Pass. Er segelte an Bord des Dampfers **FRISIA** nach Amsterdam und ging am 30. September in Rotterdam von Bord. Nach einer Nachbesprechung und der Beförderung zum Kapitänleutnant wurde er in die Nachrichtenabteilung des Admiralitätsstabs versetzt und ging nach Spanien, um ein Versorgungssystem für U-Boote im Mittelmeer einzurichten und ein Netzwerk von Informanten aufzubauen, die feindliche Schiffsbewegungen melden sollten.(9)





Fußnoten:

(1) Für den Verlauf des Ostasiengeschwaders im Allgemeinen habe ich mich hauptsächlich auf die Schilderungen von Korvettenkapitän Hans Pochhammer, dem ältesten überlebenden Offizier des Geschwaders, in seinem Buch El Ultimo Viaje del Conde Spee [Graf Spees letzte Fahrt], übersetzt aus dem Deutschen von Kapitän Arturo Celery, Central Naval, Buenos Aires 1927, und Diego Lascano: Graf Spee De China a Malvinas, Stgo de Chile, 2002. Interessante Zusatzinformationen finden sich in Ernest de la Guardia: La primera batalla de las Malvinas, in: Todo es Historia, Nr. 335, Buenos Aires, Juni 1995.

(2) Kapitän Franz von Rintelen: The Dark Invader - Wartime Reminiscences of a German Naval Intelligence Officer, Penguin Books, Nachdruck von 1937 (Taschenbuch), S.175.

(3) Admiral Sturdee's Despatch vom 19. Dezember 1914, veröffentlicht als Beilage zur London Gazette Nr. 29087 am 3. März 1915.

(4) ebd., S. 227

(5) Der vollständige Wortlaut des Letters Patent von 1908 in seiner geänderten Fassung ist in The Falklands Gazette vom 1. September 1908 und 2. Juli 1917 zu finden.

(6) Laurio H. Destefani, Konteradmiral, The Malvinas, the South Georgias and the South Sandwich Islands and the Conflict with Britain, (offizielle Veröffentlichung, die nicht zum Verkauf angeboten wird) Edipress SA, Buenos Aires, 1982.

(7) Aktenvermerk Admiralstab 5.10.1915 BA/MA RM 5/2228 Blatt 247

(8) Abshagen, Karl: El almirante Canaris, Buenos Aires 1952

(9) Müller, Michael: Canaris, Propyläen/Ullstein, 2006